Schiffstypen in der Hochseefischerei.

Von Kapitän W. Bretthofer.
HANSA Nr.52, Dez 1942
(Das Original enthält keine Abbildungen!)

Die Anzahl verschiedener Fischdampfertypen hat in den letzten Jahren vor dem Kriege eine erhebliche Einschränkung erfahren, jedoch genau abgegrenzt, wie z.B. in der kleinen Hochseefischerei, ist sie nicht. Die Vielzahl der Schiffstypen in der großen Hochseefischerei war besonders früher (in der kleinen Hochseefischerei bis in die heutige Zeit hinein) ein arger Hemmschuh der Entwicklung. Man hat allerdings in früheren Jahren diesem Kapitel nicht die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt, was wahrscheinlich damit zusammenhängt, daß kein so großes Bedürfnis für

Einer der letzten Vorkriegs-Fischdampfer:
„Gustav Hugo Deiters“, gebaut 1938 bei Rickmers

eine schnelle Steigerung der Seefischproduktion vorlag. Es wurden damals praktisch nur solche Typen ausgemerzt, die sich in der großen Hochseefischerei in keiner Weise bewährt hatten.

Erinnert sei z.B. an die Fischdampfer mit der schwungvollen Baulinie und dem sehr hoch ausgebauten Vorschiff mit Back. Sie waren noch einige Jahre nach dem Weltkrieg *(1. WK)* in der Flotte tätig und von einer Werft, die heute keine Fischdampfer mehr baut, als ein ganz neuer Typ herausgebracht worden, von dem man sich viel versprach. Diese Hoffnungen wurden getäuscht. Die Schiffe mußten bereits unter Wetterbedingungen mit dem Fischen ausscheiden, unter denen andere noch gar nicht daran dachten. Mit den schlechten See-Eigenschaften verband sich auch eine mangelhafte Manövrierfähigkeit. Diese Schiffe waren so rank, daß sich bei schlechtem Wetter kaum ein Mann an Deck sehen lassen durfte. Infolge ihrer Untauglichkeit waren sie nach wenigen Jahren wieder aus der Fischdampferflotte verschwunden.

Auf die zahlreichen anderen Typen im Einzelnen einzugehen, erübrigt sich. Es kann aber so viel gesagt werden, daß sich unter diesen Typen ebenfalls noch sehr merkliche Unterschiede in Bezug auf Stabilität, Seetüchtigkeit und Manövrierfähigkeit

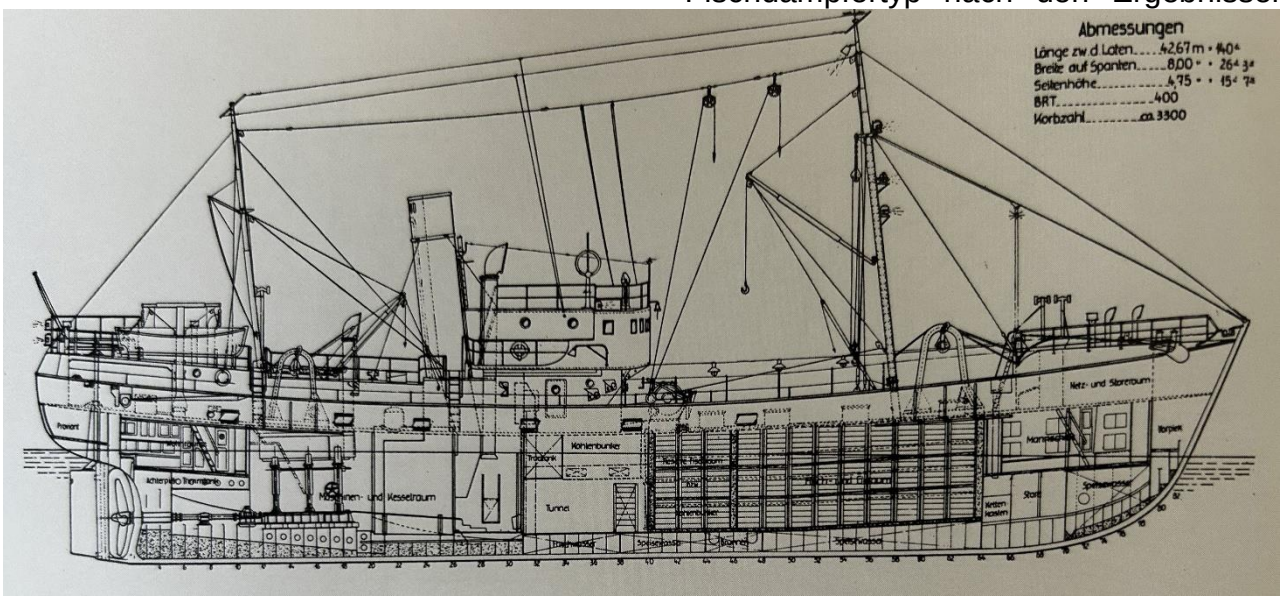
ergaben. Diese Unterschiede machten sich allerdings in der Leistungsfähigkeit weniger auffällig geltend, doch ist das allein nicht das Entscheidende. Es fällt hierbei allerdings mit ins Gewicht, daß die große Hochseefischerei bei weitem noch nicht die gewaltige Ausdehnung erfahren hatte, wie z.B. in den letzten Jahren vor dem Kriege *(gemeint ist wohl der 2. WK)*. Wenn man sich aber den Unterschied klar machen will, muß man zunächst wissen, unter welchen Bedingungen sich die Fischerei abspielt, und wie sich diese Bedingungen auf den einzelnen Fischdampfertyp auswirken.

Die Fischerei auf hoher See, zum großen Teil sogar der gesamte Reiseumlauf eines Fischdampfers, spielt sich in normalen Zeiten gewöhnlich unter sehr schlechten Wetterbedingungen ab. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß sich schlechtes Wetter bei gleich starker Windstärke nicht auf allen Fangplätzen gleich störend auswirkt.

Es ist m.E. überhaupt nicht die Stärke eines Sturms, die sich störend auf die Fischerei auswirkt, sondern die Schwere und Gewalt der See. Daher kann es kommen, daß ein Fischdampfer, der bei ablandigem, schwerem Sturm unter Island oder im Schutz einer anderen Küste fischt, vielleicht mit einer viel besseren Reise zum Markt kommt, als ein anderer Dampfer, der bei gleich schwerem Sturm auf hoher See gefischt hat, obwohl er dem ersten Fischdampfer an Stabilität, Seetüchtigkeit usw. überlegen ist.

So war es früher schon, so ist es noch heute, obwohl die Anzahl der Fischdampfertypen im Verhältnis zu früher schon stark eingeschränkt worden ist, und auch in Bezug der Leistungsfähigkeit der in den letzten Jahren vor dem Kriege gebauten Fischdampfer kaum noch merkbare Unterschiede bestehen.

Nun wird man natürlich niemals einen Fischdampfertyp nach den Ergebnissen einzelner Reisen beurteilen können, sondern ausschlaggebend für die Beurteilung ist das Verhalten auf See unter allen vorkommenden Witterungsbedingungen überhaupt. Weiter ist zu berücksichtigen, daß die Anforderungen an die Fischdampfer durch die gewaltige Ausdehnung der großen Hochseefischerei ganz bedeutend gestiegen sind. Als Ergebnis dieser Entwicklung kann festgestellt werden, daß

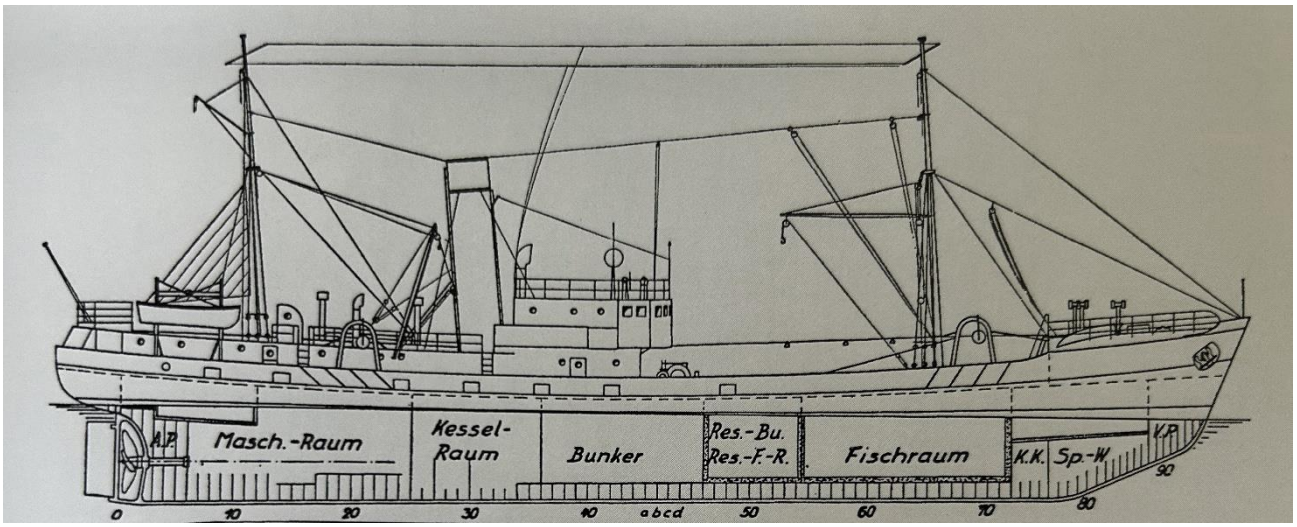


Erste Nachkriegsbauten: Einheits-Fischdampfer

Ein Fischdampfer, der z.B. bei schwerem ablandigem Sturm dicht unter der Küste von Island fischt, kann die ganze Sturmperiode hindurch erfolgreich fischen, während ein Fischdampfer, der sogar seetüchtiger sein kann, auf hoher See bei einem gleich schweren Sturm das Fischen aufgeben und beidrehen muß.

nicht nur alle Fischdampfer, die vor 1933 gebaut worden sind, als überholt und für die moderne Hochseefischerei nicht mehr geeignet angesehen werden können, sondern darüber hinaus auch die nach Bauplänen von 1935 gebauten Fischdampfertypen nur bedingt den zukünftigen Anforderungen nach der Rückkehr normaler Verhältnisse gewachsen sein werden.

Fangkapazität ohne Rücksicht auf die Dauer der Reise gewaltig steigern werden. Daß der Tiefkühlfisch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen wird, daran zweifelt heute wohl niemand mehr, wenn auch der eisgekühlte (Frisch-)Fisch niemals vom deutschen Markt verschwinden wird. Man muß sich aber klar machen, daß z.B.



Typischer Fischdampfer der späten 1930er Jahre: NEUFISCH I, 1938 von Stülcken gebaut

Das wird klar, wenn man bedenkt, daß sich die deutsche Hochseefischerei inzwischen in das Tiefkühlproblem eingeschaltet hat, so daß sich hier Möglichkeiten ergeben, die heute noch gar nicht abzusehen sind, auf alle Fälle aber eine neue Phase der Entwicklung im Fischdampferbau mit sich bringen werden. Darauf heute schon näher einzugehen, ist verfrüht. So viel läßt sich aber sagen, daß Fischdampfer, die als Tiefkühlschiffe gedacht sind, d.h. selbst Fische fangen, wie bisher, dann verarbeiten und einfrieren, neue Anforderungen nicht nur in Bezug auf Einrichtung und Ausrüstung stellen, sondern auch ihre tiefgekühltes Filet, das in erster Linie als Massenproduktion in Frage käme, sich mühelos in einwandfreier Beschaffenheit auch in die entferntesten Verbrauchergebiete des Großdeutschen Reiches transportieren läßt.

Es hat also durchaus seine Berechtigung, wenn manche Reederei der Hochseefischerei auf die kommende Entwicklung vorausschauend aufmerksam macht und die Forderung erhebt, die alten Baupläne von vor dem Kriege ganz fallen zu lassen und heute schon in enger Zusammenarbeit mit allen beteiligten Kreisen neue Baupläne für den Fischdampferbau nach dem Kriege vorzubereiten.